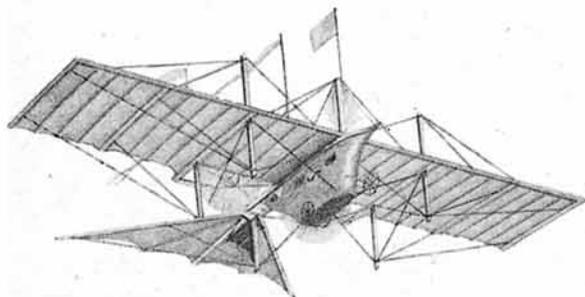


De lo vivo a lo pintado (Número 25)

Por el Comandante Auditor
JOSE MARIA GARCIA ESCUDEROUn número de
"L'Illustration"

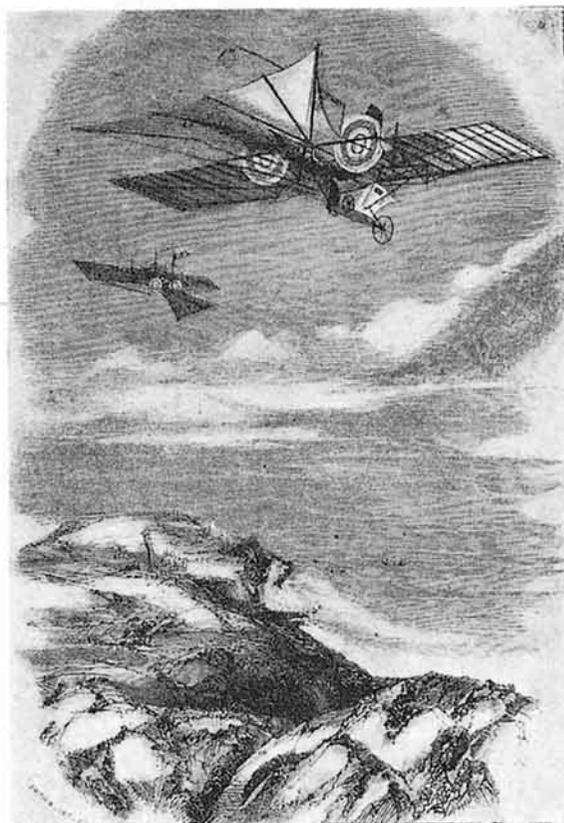
Suponte, lector, en el 8 de abril de 1843. Estás en París. Acabas de recibir una revista, aparecida en ese mismo día. Una revista de París ha sido siempre cosa importante; en 1843, más aún, París de la Francia es también, o más bien, París, capital del mundo. Todas las ideas nacen allí. Si a veces resulta—con demasiada frecuencia, quizá—que alguna no nace allí, allí ha de aclimatarse, si quiere que la Humanidad la conozca y respete. Estás en París, lector, en 1843, y con una revista de París en las manos. Eso quiere decir que estás en camino de enterarte de todo lo importante que sucede en el mundo. La miras. Es "L'Illustration. Journal universel". El pomposo grabado de la portada—París, el Sena—no puede hacerte olvidar esas palabras: "Journal universel". En efecto: del mundo va a hablarnos la revista.

Lee, lector, el sumario de ese número 6, correspondiente al sábado, 8 de abril de 1843, que tienes ante ti: "Lo que anunciaba el cometa. La máquina de vapor aérea; tres grabados; descripción. Correo de París. Las fronteras del Maine. Tribunales. Poetas italianos contemporáneos. Bellas Artes. La venganza de los difuntos.



El "Ariel", aeroplano de Henson, según un grabado inglés de 1843.

(De Dollfus y Bouché.)



El aparato de Henson, según "L'Illustration" del 8-IV-1843.

(De Dollfus y Bouché.)

Nuevas invenciones. Industria. Teatros. Boletín bibliográfico. Anuncios. Observaciones meteorológicas. Modas. Jeroglíficos." He aquí, sin duda, lo que de tan fascinador sumario te fascina más: la máquina de vapor aérea. Y he ahí, en la misma página, dos planos de la misma. Si abres la revista, encontrarás un grabado en que dos máquinas vuelan sobre una costa pedregosa. Pero tú, lector, eres hombre de luces, y quieres saber a qué atenerte sobre la máquina. Vas a la explicación.

Sin embargo, si tu impaciencia no te hubiera hecho volver tan apresuradamente la página, hubieras podido leer, al pie del último grabado, esta leyenda: "Máquina aérea

de vapor de M. Henson. Puerto de Douvres." Parece, pues, que el invento no es de París de la Francia, sino británico. Pero ¿qué es lo que realmente se ha inventado? La máquina, ¡ay!, no es todavía más que una esperanza; un extraño aparato con alas rígidas, timón de profundidad, barquilla bajo las alas para conducir mercancías o pasajeros, un motor ligero de treinta caballos (que no se emplea para despegar, sin embargo, pues para este menester se recurre a un plano inclinado) y dos hélices propulsoras de tres metros de diámetro, con el cual Henson se propone convertir en realidad las ideas de Cayley... y volar. Mas hasta ahora—te lo repito—no ha hecho sino depositar la patente, el 29 de septiembre de 1842. Realizado en nuestros tiempos ese aparato con potencia suficiente—se escribirá, bien entrado el siglo XX—, habría volado. El aparato de Henson está mejor realizado, en efecto, que muchos aeroplanos lo estarán en el período 1907-1910. Podría volar; pero...

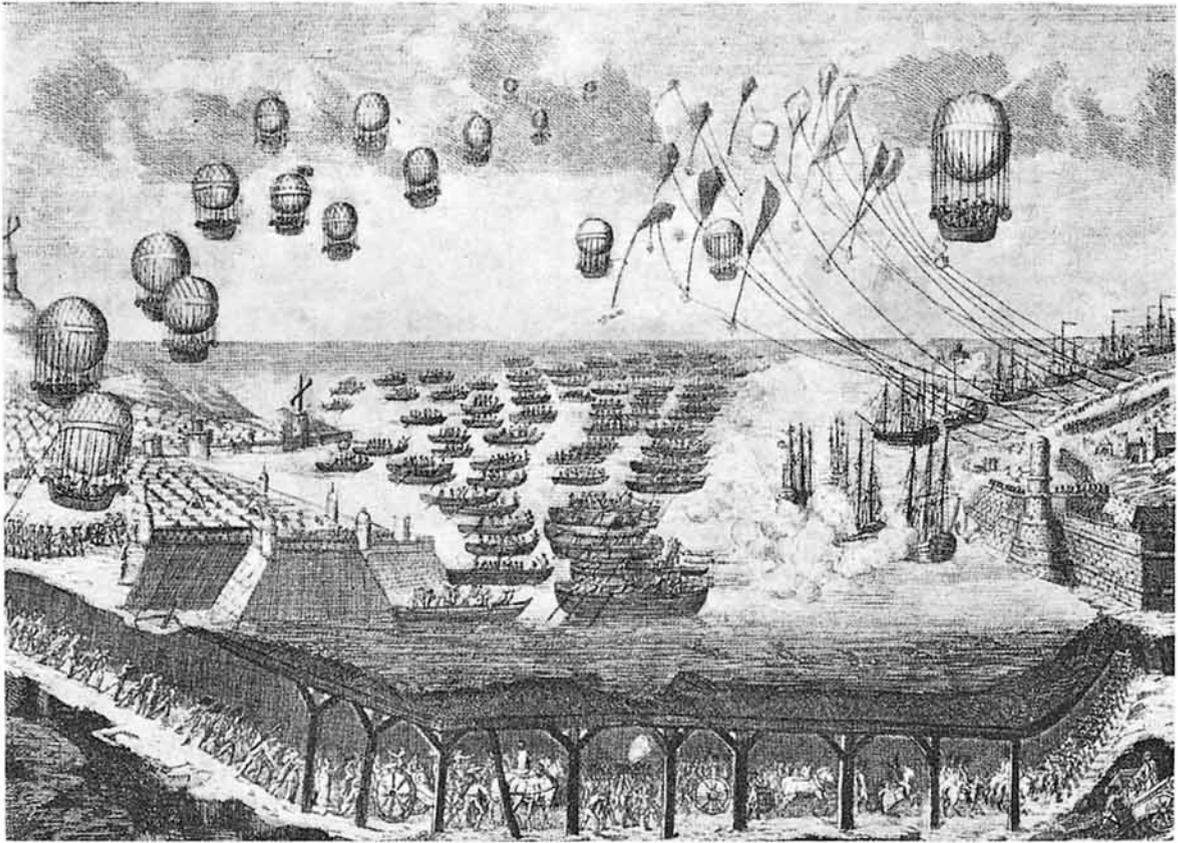
Pero en 1843 la patente de Henson es solamente "uno de los preciosos monumentos de la historia aeronáutica"; la primera descripción completa de un aeroplano mecánico. Este sólo ha sido realizado por Henson, en tamaño reducido, en 1842, ayudado principalmente en cuanto a lo técnico por Stringfellow. El gran modelo de 1844, el que tú contemplas en los grabados de la revista, no logrará triunfar en los ensayos

realizados en los alrededores de Chard. Tú, amigo lector, situado en 1843, aún no sabes esto; ni que en 1848 Stringfellow hará volar por vez primera un aeroplano reducido movido por el vapor, realizando así un importantísimo avance en el camino que, de Cayley y Henson, conduce al vuelo de Ader, en 1890. Menos todavía puedes presumir esto último. Por eso, recapitulando tus conocimientos científicos—los conocimientos científicos de 1843—, puedes pensar que la noticia de "L'Illustration" no pasa, al fin y al cabo, de "curiosidad". El vuelo mecánico podrá quizá lograrse; pero habrá de ser con algo diferente de las máquinas de vapor. En realidad, tienes razón. El vuelo de Ader, con su "Eolo" movido a vapor, no será sino un gran salto. Sólo cuando los Wright apliquen el motor de explosión a la aviación, podrá hablarse con entera propiedad de vuelo. Pero todos los experimentos anteriores irán preparándoles el camino; haciendo posible algo que no será solamente el triunfo del motor, sino el de un conocimiento más profundo del vuelo. La gran idea de Henson no es solamente el motor, sino el haber pasado de los puros cometas a atacar el aire bajo el ángulo de un plano arrastrado por una hélice. Y esto es lo bastante importante como para merecer más meditación de la que tú le has consagrado, antes de abandonar el número de "L'Illustration" y emprender tus actividades cotidianas, el 8 de abril de 1843.

Napoleón en Boulogne, o globos sobre el Canal

La escena, podemos imaginárnosla fácilmente. La ciudad de Boulogne, en primer término. Desde 1803 vienen haciéndose en ella obras, dando al puerto mayor calado, construyendo astilleros, arsenales, diques, muelles, trincheras, fortificaciones... Sobre el agua, los 2.365 navíos, desde chalupas a barcos de línea, que constituyen la "flotilla nacional", capaz de transportar 160.000 hombres, 10.000 caballos y 650 piezas de artillería. Alrededor, desplegados en un anfiteatro de colinas, los seis cuerpos que componen el "gran ejército". En el centro, el cuartel imperial. Cara a esa Inglaterra, que es la obsesión constante del Emperador y

lo será durante toda su carrera; a esa tenaz nación que ha buscado en Egipto, perseguirá después con el bloqueo continental, intentará herir con las campañas de Rusia y de España, y ahora, en este mes de agosto de 1805, Napoleón pretende herir directamente, en el corazón. Bajo su tienda se ha encontrado un hacha romana, resto probable de las tropas de César, conquistador de Britania, y el descubrimiento se ha interpretado favorablemente. En Amiens se eleva un arco de triunfo con la inscripción "Camino de Inglaterra". Pero el Emperador, sobre las arenas de Boulogne, espera y desespera. Ocho horas de noche favora-



Caricatura sobre los proyectos de descenso en Inglaterra (1803).

(De Dollfus y Bouché.)

ble bastan para que su ejército desembarque en Inglaterra. Ocho horas y la presencia en el Canal de la flota de Villeneuve. Pero Villeneuve, ese Grouchy de los mares, no llega. Al cabo, Napoleón, obligado a desistir, levanta el campamento y vuelve a Europa. Va camino de Austerlitz, pero deja a su espalda la única posibilidad de victoria definitiva.

En París no creyeron nunca en ella. "Excitaba la general irrisión", dice Bourrienne. No faltaban razones. Pues no por tener el dominio de la tierra, dejaba de faltarle a Napoleón el de los mares. ¿Y el de los aires?

Pero los ingleses, tranquilos en cuanto al mar detrás de su gran Nelson, ¿se inquietaron por lo concerniente a los aires? No se trataba ya de los tiempos medievales, cuando en la Francia de Carlomagno veían los lioneses descender de un navío aéreo a los

agentes del duque de Benevento, o cuando sobre el Londres de 1123 se detenía un barco de los aires, que echaba el ancla en plena City, siquiera la multitud matara al navegante que descendió para desenganchar aquélla, según nos cuenta Geoffroi de Breuil en su Crónica. La historia (de la que encontramos otra pareja en los "Mirabilia hiberniæ", manuscrito del siglo XII) no podía despertar excesivos temores en 1805. Pero ya que no de naves mágicas, ¿no podía tratarse de globos? En globo pintaron los rusos a Bonaparte, inspeccionando a su ejército en retirada, tras la campaña de 1812; en globo, tirado por dos águilas y guiado por un diablo. Globos usó la República francesa en sus campañas, y aunque Napoleón despreció ese medio de guerra y licenció a sus aerosteros tras la campaña de Egipto, ¿acaso no recurrió a los globos en su diálogo con Mussamed, ante la pirámide de Cheops, para presentarse como enviado

de Alá y prometerle la aparición de "un cuerpo celestial", señor del fuego y de los relámpagos? ¿Por qué no podía pensar en ellos para invadir Inglaterra? Si los jacobinos pudieron ir en globo a revolucionar la luna, según los pinta un grabado del que la Casa Maggs Bross, de Londres, da cuenta en "The history of flight", ¿por qué ese Robespierre a caballo que era Napoleón no podía emprender en globo la más modesta empresa de revolucionar Inglaterra?

Y los ingleses pensaron en ello, pero no, a mi entender, con notable zozobra. Prueba, la caricatura que se reproduce aquí; prueba, aquella en que la montgolfiera de Pilâtre y Rozier se prepara para atravesar, con fines bélicos, el Canal. Y los franceses, con más seriedad, pensaron en ello. Así, Thilorier y Blanchard sometieron a Napoleón el proyecto de una máquina capaz de transportar por aire 3.000 hombres, sin que

costara más de 300.000 francos; y en el número 17 de esta sección puede contemplarse el modelo de "champiñón aéreo" con que alguien pensaba resolver el problema del desembarco. Quien no pensó en ello fué Napoleón. Andando el tiempo, cuando Bleriot atravesó el Canal, un periódico holandés publicó una caricatura en la cual Napoleón, desde Calais, contemplaba el aeroplano y se decía: "¡Cáscaras! ¿Por qué no cien años antes?". Pero cien años antes estaba el globo, y Napoleón le desechó, como en 1803 rehusó el ofrecimiento que le hacía Fulton del barco de vapor por él inventado. ¿Pensó Napoleón que al invento se respondería con el invento, y que aquél nada resolvería, como mucho más adelante se demostró? ¿Pensó que le bastaba con su genio? ¿O creyó que aquellos inventos no estaban lo suficientemente desarrollados para decidir nada? Probablemente, esto último, y seguramente con razón.

Lucha libre en el aire

El inefable grabado frontero reproduce uno de Boitard, ejecutado en 1751 sobre un episodio del poema heroico-cómico de Richard Owen Cambridge, "The Scribleriad". Más interesante que todo eso es, sin embargo, la sola contemplación del grabado, en cuyo marco se desarrolla nada menos que la primera lucha libre que yo sepa haya sido organizada en el aire. Y de mayor importancia aún indicar que esa lucha tuvo rango internacional. Un alemán y un inglés son los que se disputan, en efecto, la palma de la victoria y el más positivo buey de seis patas que, entre los espectadores, espera al ganador; el alemán, volando gracias al aparato de Besnier; el inglés, merced a los abanicos que agita en las manos. El inglés venció. Era natural. El aparato de Besnier, pese a lo absurdo de las representaciones gráficas que de él nos han llegado, sirvió seguramente, cuando menos, para caer, dirigiendo la caída, y eso porque su tamaño era notablemente mayor del que aparece en los grabados. Pero si en la lucha fué tal como nos lo pintan, hasta sin agarraderas para las piernas, ¡qué de extraño tiene que los abanicos del británico, al menos por estética, vencieran!



Duelo de aviadores imaginado en 1751. (Grabado de Boitard.)

(Del Musée Aéronautique, de Duhem.)